

アメリカ船主責任制限法における privity or knowledge

能 勢 泰 彦

I 序 論

II 個人船主の privity or knowledge

1 privity or knowledge の定義

2 「広範な権限委譲」の類型と privity or knowledge

III 法人船主の privity or knowledge

1 法人船主と個人船主

2 法人船主の privity or knowledge を構成する者の人的範囲

3 法人船主に課せられる義務

IV 結 語

I 序 論

船主責任制限法は、一定の制限債権につき船主等に責任の制限を認めている（船主責任制限法三条一項一・二号）。

これは、全額賠償を旨とする民事責任原則の例外であるといえる。しかし、船主が責任制限という特別の利益を享受するためには、損害の発生につき船主に「自己の故意又は過失」がないことを要する（同法三条一項但書）。したがって、「自己の故意又は過失」要件は、船主の責任制限の可否を決定すると同時に、船主責任制限法の適正な運用を確保するための分水嶺でもある⁽¹⁾。しかし、「自己の故意又は過失」要件は、船主責任の法的構成において体系上いかにこれを位置づけるべきか、また実際の運用上もいかなる具体的内容をそこに盛りこむべきか必ずしも明瞭とはいえない⁽²⁾。その理由は、第一に船主責任制限法の法構造に由来する。なぜなら、同法三条一項の制限債権が損害原因および損害の種類を基準に規定されているため、船主の責任を根拠づける不法行為法上および契約法上の主観的要件と「自己の故意又は過失要件」との関係が法文上切断されているからである⁽³⁾。第二の理由は、船主責任制限法の制度根拠が一義的には割り切れないことに由来する⁽⁴⁾。ところで、「自己の故意又は過失」要件が船主責任制限法において果たす決定的効果のために、船主責任制限法の制度根拠およびその政策目的は、「自己の故意又は過失」の存否を判断するに際しても必然的に反映されることになる。したがって、船主責任制限法の制度根拠およびその政策目的が一義的とは言えない結果、「自己の故意又は過失」要件にいかなる具体的内容を盛りこむべきかについても困難な問題が伏在することになるのである。しかも、「自己の故意又は過失」要件の法的構成とその具体的内容すなわち判断基準の措定とは、不可分の関係にあるため、「自己の故意又は過失」要件をめぐる問題は、二重の意味において困難なものがあるといわざるをえない。

本稿は、アメリカ船主責任制限法⁽⁵⁾の *privity or knowledge* (46 U. S. C. §183(a)) の具体的内容およびその判

断基準の検討を一つの手がかりとして我國の船主責任制限法三条一項但書すなわち「自己の故意又は過失」要件を考えるうえでの示唆を得ることを目的とする。ただ、アメリカが一九五七年の「海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約」(以下、船主責任制限条約という)をいまだに批准していないため、⁽⁶⁾privity or knowledge の検討がどこまで日本法の解釈にとって有用であるのか疑問がないわけではない。しかし、アメリカ船主責任制限法もまた privity or knowledge の解釈をまづはじめて責任制限の可否を決定する点において、我國の「自己の故意又は過失」といささかも異なるものではないといえる。しかも、privity or knowledge は、船主責任制限条約の母法國となつたイギリス商船法の actual fault or privity に相当する (equivalent)⁽⁷⁾以上、船主責任制限条約を批准していないというアメリカの特殊性は、privity or knowledge に関する限り、本稿の目的にとって少しも障害にならないと思われる。

(1) 拙稿「船主責任論の再検討」早稲田法学会誌三一巻(昭五六)二四九頁。

(2) この点は、船主責任制限法の成立前において、既に落合教授が指摘されたことである。同教授は、船主の責任根拠規定を代位責任と自己責任とに二分し、「自己の故意又は過失」を自己責任の根拠規定、例えば民法七〇九条の「故意又は過失」と同視される。落合誠一「船主責任制限と船主自身の故意又は過失」(一)「法学協会雑誌九二巻七号八二六頁、同九二巻八号一〇五六—五七頁(運送人の基礎理論二八九頁以下)。

(3) 拙稿・前掲論文二三八頁。

(4) この問題は、最判昭和五五年一月一日五十大法廷決定において、船主責任制限法第二章の実体規定の合憲性をめぐる問題の中で争われた。同決定については、拙稿「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律第二章の規定の合憲性——判批——」早稲田法学五七巻一号(昭五六)七七頁以下。

(5) アメリカ船主責任制限法は、当時、州法レベルで既に成立していた二つの州法——Massachusetts 及び Main——と一七八六年イギリス船主責任法の影響を受けて一八五一年に成立した。アメリカ船主責任制限法は、その後、数度の修正を受け、一八七四年にアメリカ Revised Statutes, § 4281-§ 4287, § 4289 に統合されている。その後、アメリカ船主責任制限法は、幾度かの修正を受ける一方、条文上の疑義については判例による補充を受けて今日に及んでいるのである。アメリカ船主責任制限法についての全体的な概観は、中筋義一・アメリカ船主責任制限法論（昭四六）、戸田修三「米國船主有限責任法の形成（一）」海事研究二二号一頁以下同二三号一頁以下。アメリカ船主責任制限法の修正過程については、中筋・前掲書一六—二三頁。Benedict on Admiralty, new vol. 3, 1975, at 1-36~1-42.

(6) そのため、アメリカ船主責任制限法は、我國の船主責任制限法およびその基本となった船主責任制限条約の体系と幾つかの点で異なっている。例えば、アメリカ法は、責任制限権者を船主に限定し（46 U. S. C. § 138(a)）責任制限船を航海船（seagoing vessel）のみならず名称の如何んを問わない全ての内水船（したがって、快遊船も含まれる）に拡張している（46 U. S. C. § 138）。とくに、アメリカ法が責任制限形式として採用している船価主義は、金額責任主義を採用する条約および条約を批准した国々と最も異なる点である。船主責任制限条約の批准に伴う各国の国内法化については、谷川久「諸外国における船舶所有者責任制限条約批准に伴う国内立法」商事法務六一八号五七頁以下、中村真澄「フランス新船主責任制限法」海上物品運送人責任論（昭四九）一七九頁以下。アメリカが同条約を批准しない事情については、重田晴生「アメリカ法における船主責任制限制度の近代化をめぐる動向」神奈川法学一五巻二・三号合併一四三—七頁、とくに注（5）。

(7) Benedict, op. cit., at 5-4. 最近のアメリカにおける *privity or knowledge* は、イギリス法の *actual fault or privity* 及び船主の不利益運用をいう。W. Eyer, Shipowner's Limitation of Liability-New Direction for an Old Doctrine, 16 Stan. L. Rev. 385, 386; Note, Limitation of Shipowner's Liability-The Brussels Convention of 1957, 68 Yale L. J. 1686.

II 個人船主の privity or knowledge

1 privity or knowledge の定義

privity or knowledge は、具体的事件の事実関係次第であると言われている⁽¹⁾。しかし、privity or knowledge についての伝統的な理解というものは、次のようなものである。すなわち、「knowledge または privity は、具体的なものでなければならず、単に擬制的 (constructive) なものであつてはならぬ。すなわち、損害の惹起または損害の惹起にあずかる何らかの過失 (fault) または懈怠行為 (act of negligence) をもつてする船主自身の関与 (personal participation) があることを必要とする」⁽²⁾。したがつて、privity or knowledge とは、「損害発生に対する船主の現実的 (actual) または直接的 (immediate) な関与」として定義することができる⁽³⁾。その点で、The Trillora II. Petition of Guggenheim (76 F. Supp. 50, 1947) は、privity or knowledge についての伝統的な帰結を示している。事案は、Guggenheim 所有のヨット Trillora II が、船長の指示ミスのため、ガソリンタンクから漏出したガソリン蒸気によって爆発し、その結果、他船および陸上港湾設備を含む物的・人的損害を発生させたというものである。事故当時、Trillora II は、サウスカロライナにあり、船主 Guggenheim は、ニューヨークにいた。裁判所は、次の理由に基づいて、Guggenheim の責任制限の申立を認容した。すなわち、「Trillora II の爆発および火災は、明らかに船長の過失によるものであるが、Guggenheim は、船長の作為・不作為について全く関与していないと言ふべきであるから、Guggenheim に privity or knowledge を認めることはできない」。Guggenheim は、

事故当時ニューヨークにいた。したがって、彼に「損害発生に対する個人的 (personal) または現実的もしくは直接的な関与」がないことは、明白である。以上のことから、*privity or knowledge* は、伝統的な解釈によると、損害発生について船主自身が具体的に関与することを意味していたのである。しかし、このような解釈は、時として被害者にとりあまりにも不利益であると言えよう。なぜなら、前記 *The Trillora* 判決の論理の徹底は、次のことを示唆していたからである。すなわち、被害者は、船主が船舶を第三者の管理下に委ねたときには常に責任制限の対抗を受けることになる。⁽⁴⁾ *The Princess Sophia* 判決は、「船舶を装飾し船員を雇入れ、船舶または船舶の設備を維持するために、船主が適切な代理人を誠実に選任した場合には、船主の個人的関与なきがぎり、代理人のいかなる作為または不作為も (船主の) *privity or knowledge* を構成するものではない」⁽⁵⁾ (カッコ筆者) と判示し、かかる解釈が確定しているように思われる、とした。この判決の理論は、まさに *The Trillora* 判決の論理をさらに徹底したものだと言えよう。このような船主の利益偏重を是正するためには、*privity or knowledge* の伝統的解釈にみられる個人的性質を払拭しなければならない。その鍵は、*knowledge* の解釈にあった。

privity or knowledge とは、全くの同義反覆ではない。そのそれぞれは、次のように定義できた。⁽⁶⁾ *knowledge* とは、船主が損害発生に対し何らかの寄与が自己にあることを自から認識することである。すなわち、船主自身の作為・不作為と損害原因との関係を船主が認識するときに *knowledge* は成立する。他方、*privity* とは、船主に *knowledge* あることを前提に、船主が損害の発生に対し個人的、現実的または直接的に関与する過失または懈怠行為を意味する。換言すれば、*privity* は、損害回避のために *knowledge* を有効・適切に用いなかった船主の何らかの作為・

不作為を指すのである。したがって、以上のことから、*knowledge* を損害発生に対する船主の予見可能性として把握し、次のように解釈することが可能になる。すなわち、「*knowledge* とは、損害の発生を防止するために必要な行為を船主が認識しまたは認識すべき場合に、損害防止のための適切な行為をとることに失敗することである」⁽¹⁾。したがって、*privity or knowledge* の伝統的な解釈の克服は、*knowledge* を *privity* から区別することにより *knowledge* に個人的性質の弱い内容を盛りこむことを契機とした。具体的には、II 2 の「広範な権限委譲」の類型がそれである。

- (1) Benedict, op. cit., at 5-5; Gilmore and Black, *The Law of Admiralty*, 2ed, 1975, p. 877 は、意味が空虚な文言 (Phrases devoid of meaning) といっている。
- (2) In *The 84-H*, 296 F. 427, 1924.
- (3) Benedict, *ibid.*
- (4) Volk and Gobbs, *Limitation of Liability*, 51 Tul. L. Rev. 958.
- (5) 278 F. 180, 1932.
- (6) Benedict, op. cit., at 5-5, 5-6.
- (7) Thede, *Statutory Limitation of Carriers Liability of Cargo*, 45 Tul. L. Rev. 963, 1971.

2 「広範な権限委譲」の類型と *Privity or knowledge*

一八五一年に成立した船主責任制限法の政策目的は、アメリカ海運の保護・育成に尽きるものであった。⁽¹⁾ 初期の判

例がこうした法目的を強力に進めたため、船主に *privy or knowledge* が認められることは、判例上ほとんど稀であったと言つてよい。⁽²⁾ *privy or knowledge* は、船主責任制限法における決定的な効果のために、法目的の運用傾向を映すいわば鏡のようなものである。したがって、*privy or knowledge* がきわめて個人的（Personal）性質の濃いものとして解釈されたことは、アメリカ船主責任制限法の初期の運用傾向を端的に示していたといえる。

しかし、一九三〇年代を契機にして、船主責任制限法に関する裁判上の運用傾向は、大きく変質するにいたつた。⁽³⁾ それは、*privy or knowledge* とくに *knowledge* の個人的性質の克服としてあらわれてくる。次に掲げる判例は、その一つの例である。

The Glenbogie, 81 F. 2d 441, 1936.

The Glenbogie 号の船底弁は、適切な排水設備がなかったため、船底弁にたまつた水の凍結の結果毀損するにいたつた。そのため、海水がエンジン室に流入し、さらに左舷ドアの欠陥がこれに競合することにより、船荷を蔵置していた船倉にも海水が流入した。左舷ドアの欠陥は、*The Glenbogie* 号の航海中にはしけと接触した損傷の修理が不十分であつたためである。船長 Burke は、船主 *Playfair* から *The Glenbogie* 号の管理および維持のために広範な権限を委譲されており、また、前記左舷ドアの修理にも立会つていた。

右のような事実関係のもとで、裁判所は、船主 *Playfair* の責任制限の申立てを棄却した。その際、裁判所は、*knowledge* について次のような注目すべき解釈を示した。すなわち、「制定法は、*knowledge* が具体的であるべきことを要求してはいない。船主のために船舶の管理を委ねられた者が、船主のために行為する一般的権限を有してお

り、かつその者が通常の注意を尽くすことにより船舶の欠陥を見出しうる場合には、**knowledge** ありと解すべきである。船長 **Burke** は、不堪航原因である船底弁の欠陥およびそれと競合した左舷ドアの不完全さについて認識すべきであった」。**privity or knowledge** の伝統的な解釈に従うなら、本件において問題にされてしかるべきものは、次の点に要約できる。すなわち、船主 **Playfair** が船舶の不堪航原因すなわち損害原因について認識していたか否か、またはこれについて現実にまたは直接に関与していたか否かである。この点、**Playfair** は、船舶の管理・維持を船長に全面的に委ねていたのであるから、**The Glenbogie** 号の損害原因については具体的な認識に欠けていたと思われる（したがって、**Playfair** に **privity or knowledge** はない）。しかし、本判決は、船長の **knowledge** が船主の **knowledge** になると判示して、**Playfair** の責任制限の申立てを棄却している。その際、注目すべきは、**knowledge** の判断基準が損害原因について現実に何を認識していたのかにあるのではなく、何を知るべきであったのかにあると判示したことである。したがって、本判決は、明らかに従来の判例とは異なっており、**knowledge** の個人的な性質を克服することによってより客観的に **knowledge** を解釈したものだと言えよう。しかし、個人船主に限った場合、**knowledge** についてのこのような解釈には一つの前提がある。本件において、右にみたような **knowledge** が問題になったのは、船主 **Plafair** ではなく、船長であった。船主から船舶についての管理・維持に関する一般的権限を委ねられた者として、船長は、何を知るべきであったのかここでは問題になったのである。すなわち、**knowledge** の個人的性質を一步克服する解釈がとられたのも、船主が代理人に対して船舶の管理・維持に関する全面的権限を委ねた場合にかざられていたのである。⁽⁴⁾ **The Glenbogie** 判例のこのような立場は、後年の **Coyell v. Phipps** にお

いて連邦最高裁判所により次のように確定された。すなわち、「個人船主からその下位にある者に委ねられた権限があまりにも広範であるため、*knowledge* と同様に *privity* も船主に帰することができ⁽⁹⁾」。

- (1) アメリカ船主責任制限法は、一八四八年の *New Jersey* 判決 (*New Jersey Stateam Navigation Co. v. Merchants Bank*, 47 U. S. 344) を一つの縁由として成立した。 *New Jersey* 判決は、船主にコモン・キャリアとしての厳格責任を課したため、船主責任に関する連邦法制定の必要性を立法者に意識させた。一八五一年、連邦議会は、船主責任制限法をほとんど異論をみることなくきわめて短時日のうちに成立させている。しかし、本法が初めて適用されるのは、一八七一年の *Norwich and N. Y. Transp. Co. v Wright* (80 U. S 104) までまたねばならなかった。このことは、立法政策が「現実」に先行していたことを示している。 *Gilmore and Black*, op. cit., p. 820; *Eyer*, op. cit., p. 372; *Bjork*, *Shipowner's limitation of liability and personal injuries, A need for re-evaluation*, 48 Tul. L. Rev. 379; *Benedict*, op. cit., at 1-43, 1-44.

- (2) *Gilmore and Black*, op. cit., p. 877. は、次のように述べている。すなわち、「船主責任制限法の全盛時においては、責任制限の申立をした船主に *privity or knowledge* を課すことは、ラクダが針の穴を通り抜けるのと同じくらいに困難であると思われた」。なお、佐野彰「米国有限責任法一八二条について」海法会誌復巻第九号八三—四頁。

- (3) 一九三五年および一九三六年の「死亡および傷害 (*loss of life and bodily injury*)」に関する修正条項の追加 (46 U. S. Code §183(d)) は、立法政策の転換を示す象徴と言えるであらう。 *Gilmore and Black*, op. cit., pp. 821-822; *Eyer*, op. cit., pp. 375-377.

- (4) したがって、船主が自己の代理人に対し船舶に関する全面的権限を委ねていない場合には、*privity or knowledge* は、依然として個人的性質を維持するのである。このことは、一八八六年の修正 (46 U. S. Code §188) が快遊船もまた責任制限船の範囲に含まれたことと相まって、富裕者の娯楽にさえも一種の無答責が与えられることになる批判されている。 *Gilmore and Black*, op. cit. p. 881.

(5) 317 U. S. 406, 1943.

Ⅲ 法人船主の privity or knowledge

1 法人船主と個人船主

船主責任制限法が制定された当時、法人船主がその適用を受けるか否かは未知の問題であった。なぜなら、当時、法人は比較的新しい形態であったために、その後、法人がアメリカ経済において發揮する力がいまだ顕著なものではなかったからである。したがって、この問題は、一種の法の欠缺とでもいうべきものであった。⁽¹⁾一つの解決としては、他の運送事業を営む企業（例えば鉄道会社）と同様に、法人船主の責任原則をあくまでも一般法たる契約法または不法行為法の規律するところに委ね、船主責任制限法の適用を否定することも可能であったといえる。⁽²⁾しかし、初期の連邦最高裁判所が法人船主にも船主責任制限法の適用を認めたため、⁽³⁾法人船主も「船主」として privity or knowledge の無いかぎり責任を制限できることが確立した。ところで、当時の privity or knowledge に関する伝統的な解釈は、損害の発生に対する船主自身の現実的または直接的関与を意味していた。privity or knowledge のこのような個人的性質が、法人についても観念できるのであろうか。この点、初期の判例は、法人船主の privity or knowledge について格別の考慮を払っていない。例えば、The Republic (61 F. 109, 1894) は、遊覧船の修理につき監督する立場にある社長が遊覧船の腐ったマストを取換えず放置していた事案であるが、裁判所は、遊覧船の所有者たる法人船主に privity or knowledge を認めている。この場合、privity or knowledge は、まさに損害発生に

対する現実的または直接的関与として解釈された。ただ、法人船主は、その構成員である自然人を介して行為するために、法人船主の *privy or knowledge* もまた自然人のそれをもって代置することが必要である。その場合、法人船主の *privy or knowledge* を構成する自然人は、法人の筆頭業務役員 (*head executive officer*) を指していた。かかる者の *privy or knowledge* は、右判例にみたように、個人船主の *privy or knowledge* と全く同質のものとして解されたのである。⁽⁴⁾

しかし、*Correll v. Phipps* 判例により、法人船主の *privy or knowledge* は、個人的 (*personal*) な性質を有する個人船主の *privy or knowledge* と区別されるにいった。

Correll v. Phipps, 317 U. S. 406, 1943.

Seminol Boat Co. 所有の *Seminole* 号は、船舶火災により、他船に対して少なからぬ損傷を与えた。事故原因は、エンジン室に充満したガソリン蒸気の引火である。ガソリン蒸気の漏出は、船舶の構造上の原始的瑕疵とは言えなかったが、*Seminole* 号は、資格を有する技師の定期的点検を受けており、事故発生前の航行も良好なコンディションで行なわれた。*Seminole Boat Co.* は、*Phipp* 兄妹の全株所有にある個人会社であり、*Phipps* は、*Seminole* 号の前所有者であった。

裁判所は、エンジン室にガソリン蒸気が漏出した *Seminole* 号の構造上の欠陥を原始的瑕疵とは認めなかったが、経験豊かな資格のある技師に数度の点検をさせていたことを理由として、*Phipps* の *privy or knowledge* を否定した。⁽⁵⁾ その際、裁判所は、*privy or knowledge* を「船主自身の何らかの関与 (*some personal participation*)」によって損害を発生させる過失または懈怠」であると解したうえで、かかる解釈を個人船主に限定したのである。この

ことは、逆に言うならば、*privity or knowledge* の伝統的な解釈が法人船主には妥当しないことを示唆したものと
言える。それでは、法人船主の *privity or knowledge* は、いかに解せられるべきか。この点、本判決は、従前の法人
船主に関する判例を総括して次のように述べている。すなわち、「(法人船主)の責任は、懈怠が、業務執行役員
(*executive officer*) または管理職 (*manager*) もしくは監督 (*superintendent*) の懈怠にして、それらの者の権
限が滅失または損傷を惹起した業務の監督権を含む場合には、本法による責任制限をなしえないものである⁽⁶⁾」。本判
決によると、法人船主の *privity or knowledge* は、次の二つの基準によって判断されることになる。第一に、損
害を発生させた懈怠ある業務について誰が責任を負うのか、第二に、第一の基準を前提にしてその者が会社内部にお
いていかなる地位にあるのか、ということである。第一の基準によると、法人船主の *privity or knowledge* は、
法人船主がなすべき業務の懈怠として理解される。この場合の業務の懈怠とは、法人船主がなすべき義務の不履行を
意味する。したがって以上のことから、法人船主の *privity or knowledge* は、法人船主に課せられた義務不履行と
かかる義務不履行を生ぜしめた業務責任者の会社内部における地位との相関的判断に依拠するにいたったのである。⁽⁷⁾
以下において、まず法人船主の *privity or knowledge* を構成する人的範囲の拡張を検討し、次いで法人船主に課
せられた義務をめぐる理論状況を検討する。

(1) Gilmore and Black, op. cit., p. 884.

(2) Gilmore and Black, op. cit., p. 885.

(3) Providence and New York Steamship Company v. Hill Manufacturing Company, 109 U. S. 578, 1883.

- (4) *Gilmore and Black, ibid.*
- (5) 本件の *Douglas* 裁判官は '*Seminole* 号の現所有者たる *Seminole Boat Co.* が *Phipps* 兄妹により全株所有されていることを理由に（但し '*Phipps* は会社役員ではない）、*Phipps* らのダミー会社であるとして、個人船主の事件と同様に処理した。317 U. S. 406, at 407.
- (6) 317 U. S. 406, at 410.
- (7) この点で法人船主の *privity or knowledge* は、個人船主の場合と異なる。Eyer, op. cit., p. 378, note 52. このような解釈は、II 2 にみた個人船主の「広範な権限委譲」の類型における *knowledge* の解釈とも対応しよう。

2 法人船主の *privity or knowledge* を構成する者の人的範囲

Coryelle v. Phipps 判例が既に示唆したように、法人船主の *privity or knowledge* は、法人船主を構成する自然人の *privity or knowledge* をもってこれに代置しなければならない。したがって、法人船主の *privity or knowledge* を構成する者の会社内部における地位・序列がここ⁽¹⁾では問題になってくる。アメリカ法上、そのような自然人とは、法人船主の業務執行役員 (*managing officer*) である。業務執行役員は、当初、高位に就く役員 (*high level officer*) を指し⁽²⁾、相当限定して解釈されていた。しかし、業務執行役員についての限定解釈は、次第になし⁽³⁾くすにされた。The *Erie Lighter* 判例は、業務執行役員を筆頭業務役員 (*head executive officer*) に限定する⁽⁴⁾ことなく、「業務執行役員とは……法人が一般的業務権限 (*general management*) または一般的監督権限 (*general superintendence*) の全部または一部を委ねた者⁽⁵⁾」であると判示したのである。現在「業務執行役員とは、会社法上の厳密な職制（＝役員）に対応する概念というよりも、一般的業務権限または一般的監督権限の全部または一部を委

ねられた者を総称するものであるといえよう。このようなものには、①管理職 (manager)、②役員 (officer)、③監督 (superintendent)、④代理人 (agent)、および⑤高級船員 (ship officer) が指摘できる。⁽⁴⁾そこで、以下においてこれら各類型を補充する若干の判例を挙げることにする。

(1) 管理職 (manager) 管理職⁽⁵⁾は、法人の代表機関を構成する者でもなければ、会社役員でもない。管理職の法人内部における地位序列は、会社役員の下位にある。

① Spencer Kellogg and Sons Inc. v. Hicks, 285 U. S. 502, 1932.

Spencer Kellogg 社の役員から、ハドソン河が氷結した場合、モーターランチによる従業員の送迎が危険であるからその際にはランチの運行をとり止めるよう指示されていた同社の工場長 (works manager)。

② The Benjamin Noble, 244 F. 95, 1917.

船長および機関士等を雇入れ、また船舶の運送の種類につき契約を締結しうる、単船会社の唯一の管理職。

③ In re Jeremiah Smith and Sons Inc., 193 F. 395, 1911.

本件は、②とはほぼ同様。航路 (Fall 河) の最終港において、業務を担当する管理職。その業務とは、船員を雇入れ、給料を支払い、船舶がいつどこへ向けて出航すべきかを船長に指示し、船舶に仕込む食糧を注文し、船舶の修理を監督するというものであった。

③ *Boath Towboat Co. v. Darrow-Mann Co.* 276 F. 778, 1922.

舢を手配し、船積が適切であるか否かを監督し、舢に被ったいかなる事故または損害についても会社にこれを報告し、積荷を運搬するために舢を適切な状態にすべき義務を負っていた副部長 (assistant manager)。

(2) 役員 (officer) 役員とは、会社の業務を担当・掌握する内部上の職制の総称であって、必ずしも会社取締役 (director) とは限らない。⁽⁶⁾

④ *The New Berne*, 80 F. 2d. 244, 1935.

代表取締役にして支配人 (general manager) の地位にある者が、会社所有の快遊船のガソリンが危険な状態にあったにもかかわらず、適切な指示を与えなかった。

⑤ *The Edger F. Coney*, 72 F. 2d. 490, 1943.

曳船会社の業務執行役員が、船舶の修理を委ねていた港灣駐在機関士 (port engineer) から修理に関する重要事項について相談を受けていた。

⑥ *The Republic*, 61 F. 109, 1894.

遊覧船の修理につき監督権を有する遊覧船会社の社長 (president)。

⑦ *Petition of J. E. Brennenman Co.*, 322 F. 2d 846, 1964.

夜間に、舢に見張りを置かない旨を決定した役員会 (Corporate mechanism)。このため、船舶火災の発生を回避できなかった。

た。

法人船主の *privity or knowledge* を構成する者についての類型中、役員は、最も古典的類型である。Ⅲ 1 に掲げた *Coryell v. Phipps* 判例以前において、法人船主の *privity or knowledge* が漠然と個人船主のそれと同視されてきたことは、右に掲げた㊦㊧判例からも明らかであろう。これらの判例にあらわれた事案にみるかぎり、役員は、損害原因について現実には直接に関与していたのである。

(3) 監督 (*superintendents*) 監督は、管理職および役員に比較して、その法人内部における地位および権限ともに下位にある。監督は、会社業務の一部である海事部門のさらに一部（または全体）につき具体的な権限を有する責任者であるといえる。

⑨ *In re P. Santord Ross*, 204 F. 248, 1913.

本件において裁判所は、法人の役員または機関構成員が問題の事項 (*particular subject matter*) について責任を負っており、かつ、この者に *knowledge* ある場合に、責任制限を認めることはできないと判示した。しかし、法人の高い地位に就く役員が法人所有にある全ての船舶の細部につき知ることはできないとした上で、これら細部については、全ての船舶の整備が行きとどぎ、適切な艤装がなされていることを監督する者がこれをなすとして、この者の *privity or knowledge* が法人船主の *privity or knowledge* を構成すると判示した。

② American Smelting and Refining Co. v. Black Diamond S. S. Co., 250 F. 2d 777, 1958.

ブルーメン、ロッテルダム、アントワープの各港の船積みに関するあらゆる事項について一般的監督権を会社から付与されていた、その会社のヨーロッパ部門の海務監督。

③ Northern Petroleum Tank S. S. Co. v. City of New York, 282 F. 2d 120, 1961.

フェリー・ボートの運航について責任のある監督者 (director) が見張りをたてず、そのために事故が発生。

(4) 代理人 (agent) 代理人とは、一般的には企業の対外的活動を補助する者であるが、その正確な内容は必ずしも一義的ではない。この類型に属する判例にあらわれた代理人は、船舶の寄港地における業務活動の全般に亘る権限を船主から委託されている。④判例のように、委託された権限が船舶の修理に関する技術的事項に限定されていたとしても、その者が、法人船主の上級社員に従属するような関係があるときには、法人船主の privity or knowledge を構成する者となれたものもある。

⑦ The Willfaro 9 F. 2d 940, 1925.

定期的寄港地たる港において、積荷の積付方法を監督し、これに承諾を与えることのできる総代理人 (general agent)。

⑨ The Wichita Falls, 15 F. 2d 612, 1934.

スト破りのための沖仲士および武装ガードマンを雇入れる権限を有する代理人 (port agent)。

④Great Atl. and Pac. Tea Co. v. Lloyd Brasileira, 159 F. 2d 661, 1947.

港湾機関士として、船舶が入港する際には船舶に乗船し、船舶の修理に必要な全ての事項を処理し、必要があれば造船所の手配をする等、機関士および技術上の諸事項について終局的に、船主から委任されていた者。ただし、会社の運輸部長 (traffic manager) の監督に服していた。

(5) 高級船員 (ship officer) この類型は、ごく最近、判例において肯定されてきたものである。初期の判例において、高級船員は、法人船主の *privity or knowledge* を構成する人的範囲から除外されるのが常であった。したがって、この類型は、法人船主の *privity or knowledge* を構成する者の人的範囲が近時拡大傾向にあることを端的に示すものだといえよう。しかし、後掲③④は、船長または在勤船長 (port capitane) を、船舶の堪航能力を維持するための監督 (③類型) に準じているとも考えられる。したがって、単に高級船員であることをもって、法人船主の *privity or knowledge* を構成するとは必ずしも速断できない。例えば、後掲⑤ (Ⅲ 3 (1)) は、航海中に生じた船舶の不堪航 (音響測深器の操作不良) につき船長が何らの措置を講じなかったからといって、そのことが船主の *privity or knowledge* となるわけではないと判示している。

⑤Petition of watrman S. S. Co., 265 F. Supp. 595, 1966.

アメリカ船主責任制限法における *privity or knowledge* (能勢泰彦)

船主から堪航能力維持のために航海中の船舶について修理を行なうべく委託されていた商船船長。彼は、音響測深器 (fathometer) が故障していることを知っていたにもかかわらず、何ら修理することなく放置していた。

⑧ *Langquist v. S. S. Seatrain Maryland*, 359 F. Supp. 663, 1973.

機関長 (chief engineer) が危険の有無を確認することなく点火を命じたためにボイラーが破裂した。機関長は、船舶の推進機械およびエンジン室の設備につき船主から責任者にされていた。

⑨ *Petition of Meljoy Trans. Co.* 1974 A. M. C. 1293.

船舶の整備に関する全責任を船主から委ねられていた在勤船長

以上に挙げた判例が、一応の基準でしかないことに注意すべきである。なぜなら、法人船主の *privity or knowledge* を構成する者は、法人の規模の大小およびその活動範囲の広狭にそれぞれ依存するからである。⁽¹⁾

- (1) *Craig v. Continental Ins. Co.* 141 U. S. 638, 1891. イギリス法については、落合・前掲八四一―八四四頁。
- (2) *Eyer*, op. cit., p. 378.
- (3) 250 F. 490, 1918. 本件では、会社の海務監督 (superintendent of the marine department) が managing officer であると考えられた。
- (4) *Bendict*, op. cit., at 5-14~5-17.

(5) *manager* は、会社内部の序列が役員より下位にあるので、とりあえず管理職と訳した。

(6) アメリカ会社法における役員については、長浜洋一アメリカ会社法概説八五頁以下。

(7) 中筋・前掲書二七四—二七五頁。

3 法人船主に課せられる義務

(1) 委譲できない義務の理論 (*non-delegable duties doctrine*) 既に、Ⅲ 1 において指摘したように、法人船主の *privity or knowledge* は、法人船主に課せられた義務の懈怠として客観的 (*objective*) にとらえられなければならない⁽¹⁾。Gilmore and Black は、この点を次のように述べている。すなわち、「法人船主が船主責任制限法の利益に与かろうとするとき、答えられるべき問題は、取締役会議長または社長もしくは副社長が現実には何を知っているかということではない。むしろ、責任ある会社役員が何を⁽²⁾知るべきであったか、ということである」⁽²⁾ (傍点筆者)。したがって、責任ある会社役員として当然に知るべきであった事項を認識せず、その結果適切な損害回避策をとりえなかった場合には、法人船主の義務不履行 (*breach of duties*) すなわち *privity or knowledge* が認められる。しかし、法人組織の規模が大きくなるにつれ、船舶に関する種々の権限は、より下位の者に委譲されるにいたる。かかる権限の委譲が有効かつ適法であれば、会社役員に対して Gilmore and Black の右の基準は適用できない場合もありうるであろう。ここで検討する委譲できない義務の理論とは、現実には義務の不履行をした者が、その法人内部においていかなる序列にあるのかを問うまでもなく、義務不履行という客観的事実それ自体をもって法人船主の *privity or knowledge* を構成するための理論である⁽³⁾。

(a) 委譲できない義務 委譲できない義務は、本来、ハーター法および一九三六年海上物品運送法⁽⁴⁾による。

ハーター法 (46 U. S. C. A., § 192) および一九三六年海上物品運送法 (46 U. S. C. A., §§ 1303, 1304(1)) は、運送人 (carrier) に対し、船舶の堪航能力をあらゆる点で担保すべく相当の注意 (due diligence) を尽くすべき義務を定めている。この義務に不履行あるときは、たとえそれが独立契約者 (independent contractor) によるものであれ、運送人は、これら法律の付与する法定免責を享受できない。なぜなら、かかる義務は、委譲できない義務だからである。⁽⁵⁾これに示唆を受けて、同様の法的結論を船主責任制限法の領域においても提唱したのが Gilmore and Black⁽⁶⁾の委譲できない義務の理論である。Gilmore and Black によれば、委譲できない義務とは、船舶の堪航能力を確保するために相当の注意を尽くすべき義務をいう。委譲できない義務の中核である堪航能力 (seaworthiness) とは、通常使用されている備船契約書において「堅固かつ堅牢で、強固にして、適切かつ充分に船具を備え、機装し、船員を乗り組ませている (tight, staunch, strong and well and sufficiently tacked, appareled, furnished and equipped)」ことを意味する。⁽⁷⁾したがって、ここに言う堪航能力は、船主に課せられた最も基本的な義務として堪航能力の本来の意味において理解すべきものであり、一般に用いられている堪航能力の概念に比べて相当に限定されたものである。⁽⁸⁾

(b) 判例上の展開 委譲できない義務の理論をめぐる、これに肯定的な第二巡回裁判所 (2th Cir.) とこれに否定的な第九巡回裁判所 (9th Cir.) との対立がある。以下、この二つの裁判所における委譲できない義務の理論の展開を検討する。

② W. R. Grace and Co. v. Charleston Lighterage and Transfer Co. 193 F. 2d 539, 4th Cir., 1952.

本件は、第四巡回裁判所のものであるが、Glimore and Black が委譲できない義務の理論を提唱した際にその唯一の典拠としたものであるので、ここで簡単に紹介する。老廃した艀の沈没により、艀に船積していた積荷が滅失した。船主は、当該艀について適切な検査および修理を施していなかった。

裁判所は、法人船主が本来的意味での堪航能力を有する船舶を提供すべく相当の注意を尽さず、かつかかる不堪航によって滅失・損傷が惹起されたときは、法人船主の責任制限が否定される旨判示した。その際、裁判所は、次のように説示している。「法人船主は、個人船主と異なり、堪航能力を有する船舶の提供という基本的な義務を、船長その他の陸上使用人に委譲することにより、かかる義務の不履行に対する責任を免れることができない」。

③ States Steam Ship Co. v. United States, 259 F. 2d 458, 1957. 9th Cir.

ペンシルバニア号は、接合された鋼鉄船 (welded steel vessel) であった。同船は、前の航海中に船体に亀裂を生じ、航海終了後修理されていたが、アラスカ湾沖において船体に亀裂を生じ沈没した。Vallet は States 社の機関長であり同社の海事部の責任者であった。Brenneke は、その補佐役である。

第九巡回裁判所は、Vallet および Brenneke を会社経営にたずさわる役員であるとしたうえで、次のように判示した。「彼らは、当該船舶の船体が亀裂の生じ易いこと、とくに、事故当時の航路がその点で最悪の条件にあったことを知るべきであった。それは、通常の注意 (ordinary care) を尽くすことで十分に認識できたのである。それゆ

え、彼らが、船舶の堪航能力につき注意義務を尽したと言うべきではない」。一度、船体に亀裂が生じた鋼鉄船は、修理をしたとしても再度の亀裂を生じ易い。とくに、冷たい気候、激浪に弱いと言われている。したがって、このような船舶を北航路に就航させたことは、堪航能力担保義務の不履行に相当する。このことから、裁判所は、海上物品運送法の「相当の注意」要件が船主責任制限法の *privity or knowledge* と同趣旨のものであるとして、委譲できない義務の理論を肯定的に引用した。⁽⁶⁾ 但し、裁判所が *States* 社の *privity or knowledge* を認めたのは、監督義務の理論 (*duty of control doctrine*) に依つてゐることに注意すべきである。

⑤ *Kinsman Transit Co. (The Shirs)*, 338 F. 2d 708, 1964, 2nd Cir.

バッフロー河が突然解氷し、河水が氾濫した。そのため、ドックに係船されていた *Shiras* 号は、係船不備のため河に流され、下流に架る橋に衝突。橋は損傷し、橋の管理人もその衝撃で負傷。*Shiras* 号の係船は、船主 *Kinsman* 社社長から係船または停船に関する業務を委ねられていた *Davis* 船長が行っていた。尚、*Kinsman* 社の本店は、バッフロー市ではなくクレブランドにあり、事故当時、正・副社長ともに事故地から遠く離れた地にいた。

第二巡回裁判所は、船舶の堪航能力を担保するため相当の注意を尽くすべき義務が委譲できない義務である旨認めたが、それにもかかわらず *Kinsman* 社の責任制限の申立てを認容した。その理由は、*Davis* 船長が *Kinsman* 社において十分に高い地位にないため、この者の *privity or knowledge* が *Kinsman* 社の *privity or knowledge* を構成しないことにあった。なお、本件において第二巡回裁判所は、委譲できない義務を次のように定義した。すな

わち、委譲できない義務とは、船舶の堪航能力を担保するために相当の注意を尽くすべき義務であり、この場合の堪航能力とは、本来の意味において限定的に解釈される、と。この点で、Davies が Shiaras 号の適切な係船につき監督しえなかったことは、不堪航の本来の意味には当たらないのである。

④ *Federazione Italianadei Consorzi Agrari v. Mandask Compagnia de Vapores*, 338 F. 2d 434, 1968, 2th Cir.

Mandask 社所有の Perama 号は、過去、船体に亀裂を生じたことがあった。本件事故直前の航海中にも船体の一部に亀裂を生じたため、その航海終了後、修理に出された。Mandask 社は、その修理に、船舶修理に関する業務責任者である Mandask 社の監督を立会わせ、また会社社長も数度にわたり修理場に出向いていた。しかし、Perma 号は、リベット留の船舶であるにもかかわらず新しい鋼板 (plate) を溶接されるという修理のために、航海中に船体に歪みを生じ、ポンプ室の壁に亀裂を生じさせた。その亀裂から海水が流入し、エンジン室とポンプ室との隔壁にもさらに亀裂が生ずるにいたり、海水がエンジン室に流入して、Perama 号は沈没した。

第二巡回裁判所は、Perama 号の修理が Mandask 社を代理して行為するに足りる十分な権限を付与された者の監督下に行なわれたと認めて、事故原因となった修理方法の不適切さを彼らが知るべきであったと判示し、Mandask 社の責任制限の申立てを棄却した。さらに、裁判所は、以上のことを前提にして、要約すると次のように判示している。「(Mandask 社には) 船舶の堪航能力を担保するための相当の注意に欠けるころがあった。すなわち Mandask 社は、Perama 号を不堪航のままで出航させたのである。船舶の堪航能力を担保すべき法人船主の義務は、船舶が海

の危険にさらされるため十分かつ完全な備えのある船舶を提供しなければならないという意味において、委譲することができないものである」。本件が、⑧判例を踏襲していることは、右判示から明らかであると言えよう。

⑨ Waterman Steam Ship Co. v. Gay Cottons, 414 F. 2d 724, 1969, 9th Cir.

Chickasaw 号は、カルフォルニア沖合で座礁した。同船の装備は、きわめて劣悪であった。たとえば、満足すべき正確な海図も方位指示盤もなく、そのため無線方位測定器が使用されることもなく、また水深探知器は日本において船体から取りはずされスクラップとして売却されていた。また、船長は、航海中に生じた音響測深器の操作不能について三等航海士から報告されていたにもかかわらず、次の寄港地において点検・修理をせず放置していた。Chickasaw 号の船主 Waterman 社は、無線方位測定器用の方位指示盤につき有能な修理会社と連邦通信委員会 (Federal Communications Commission) とによる正規の点検を受けていたと主張した。

右のような本件の事案に、委譲できない義務の理論を適用した場合、Waterman 社には、文句なく privity or knowledge が認められよう。なぜなら、Chickasaw 号は、④⑤判例が指摘し Gilmore and Black が主張した本来的な意味での不堪航にあること明白だからである。しかし、本件の第九巡回裁判所は、委譲できない義務の理論に関する判例上の展開につき、次のように分析した。すなわち、「管理的地位に就かない使用人 (non-managerial employee) の懈怠を理由に、法人船主の責任の制限が否定された判例を見出すことはできない。これに反し、法人船主の責任制限を否定した全ての判例は、堪航能力担保義務につき相当の注意を欠く場合、その義務不履行をした者が管理的地位にあったことを強調している」⁽¹⁰⁾。この指摘は、委譲できない義務の理論が必ずしも判例上定着していないことを示唆

している。たとえば、委譲できない義務の理論の典拠と解された⑦判例は、確かに Gilmore and Black が提唱するこの理論と同趣旨の判示を含んではいるが、しかし、本件の結論を導く上で、委譲できない義務の理論が決定的であったかといえ、必ずしもそうではない。なぜなら、舁を整備・修理すべき義務の懈怠が船主には認められるからである。⁽¹¹⁾同様のことは、委譲できない義務の理論を採用したと思われる第二巡回裁判所の⑧⑨についてもあてはまる。⑧判例において問題になった係船不備は、判旨が正当にも指摘するように委譲できない義務にあたらないものである。したがって、⑧は、委譲できない義務が本来問題となる余地のない場合であり、委譲できない義務の理論に関する判示部分は傍論にすぎないことになる。他方これに対し、⑨判例は、一見すると委譲できない義務の理論に関かに採用したように思われる。しかし、それではなぜ、修理に立会った監督の権限を問題にして、この者を会社の管理的地位にあると解したのであろうか。言うまでもなく、委譲できない義務の理論は、客観的な義務不履行のみが全てなのであって、かかる義務に懈怠ある者の会社内部における地位または権限をあえて問題にする必要がないものである。したがって、⑨判例も、委譲できない義務の純然たる適用事例からはずれることになる。

委譲できない義務の理論は、海上物品運送法に規定された堪航能力を担保すべく相当の注意を尽くすべき義務から発想を得たものである。換言すれば、船舶の堪航能力を担保するために相当の注意を尽くすことがなかった場合には、運送人の責任制限が否定されるのと同様に船主の責任制限も否定されるべきである——すなわち、*privity or knowledge* を船主に認めるべきであるという価値判断に立脚していた。本件（すなわち⑤）の第九巡回裁判所は、この点について、次のように判示している。「船主責任制限法の基準（standards）は、海上物品運送法の基準とは異

ったものである。相当の注意を尽くすべきことに懈怠があるとしても、それが *privity or knowledge* に相当しないときには、船主は責任を制限できる。法人船主について言うなら、このことは、懈怠が「業務執行役員（*managing officer*）」または「監督権ある被用者（*supervisory employee*）」の懈怠でなければならない⁽¹²⁾。結局、第九巡回裁判所は、詳細な判示をもって、委譲できない義務の理論を否定し、この理論の可否についての一応の決着を打ったといえる⁽¹³⁾。それでは、第九巡回裁判所は、*Waterman* 社の責任制限の申立を認容したのであろうか。第九巡回裁判所は、次に検討する監督義務の理論（*duty of control doctrine*）に依拠することで、*Waterman* 社の責任制限の申立を棄却したのである。

(2) 監督義務の理論　個人船主の *privity or knowledge* にみられるような個人的かつ主観的性質を克服し、より客観的なものとして法人船主の *privity or knowledge* の成立範囲を拡大したものに監督義務の理論を挙げることができる。監督義務の理論は、委譲できない義務の理論とは異なり、法人船主に課せられた義務の不履行があくまでも管理的地位にある者のそれであることを必要とする。この理論を展開した指導的判例は、次に掲げる(4)であるが、この他にもこの理論に依拠した判例は多い。たとえば、III 3 (1)に掲げた判例中、②⑤は明らかにこの理論を採用したものであり、⑧は傍論ではあるがこの理論を考えるうえで興味深い示唆を与えてくれるものである。

④ *Spencer Kellogg and Sons Inc. v. Hicks*, 285 U. S. 502, 1932.

Spencer Kellogg 社 (New Jersey にある同社の工場) *New York* 市在住の従業員を運ぶため、モーターランチによって

ハドソン河を送迎させていた。そのランチは、河が氷結すると使用に堪えないものであった。会社役員は、工場長 (works manager) の Stover に対し、河が氷結したときは決してランチを運航させない旨指示し、ランチの船長に対しても同様の指示を与えていた。しかし、河が氷結した朝もランチは運航され、浮氷に衝突した結果沈没。多数の死傷者が出た。

本件の Stover は、Spencer Kellogg 社の *privity or knowledge* を構成する管理職に相当した (Ⅲ 2 a の ④判例参照)。しかし、Stover に *privity or knowledge* を認めるためには、次の二点が問題となる。第一に、会社役員が船長に運航上の注意を既に指示していたこと、第二に、Stover がランチの運航を知らなかったこと、である。まず、第一の点であるが、会社役員が船長にランチの運航の指示を与えている以上、Spencer Kellogg 社は、監督義務を尽くしたとも考えられる。この点につき連邦最高裁は、次のように判示した。「ランチは、一と三分の一マイルの距離を船渡しするために使用され、かつ河の氷結時には使用に堪えないことが知られていたものであるから、かかる場合と突発的事故が船長のみの判断において処理されるべき場合……との間には類似性がない」⁽¹⁴⁾。判旨は、船主の支配が及ばない大洋航海と、監督権ある者が地理的に近接している (すなわち、ハドソン河の船渡しに使われていたランチと河の対岸に会社の工場があるような) 本件の場合とでは、監督権行使の程度もおのずと区別されるべきことを指摘している。したがって、会社役員が船長にしかるべき指示を与えていたとしても、そのことは、Stover の監督権の不行使を正当化するものではない。それでは、ランチの運航を知らなかった Stover に監督権を行使する機会があったのであろうか。連邦最高裁は、ランチの船長を監督しうる機会が Stover にはあったと認め、「Stover は、問題の朝、ランチが運航されたことを知らなくとも、知るべきであった」と判示した。Stover に監督権を行使する機会

があったか否かは、本件における第一の問題点と表裏の関係にあるといえる。なぜなら、連邦最高裁は、本件のような内水船の運航といわゆる航海とを区別しているからである。このことは、次のことをも意味している。すなわち、Slover がランチを現実に掌握しうる程度にランチの運航と地理的に近接していたような場合には、いわゆる航海の場合と比較して、監督権行使の程度も異なるように、監督権行使の機会も異なる。

したがって、法人船主に監督義務の不履行を認めるためには、監督権行使の機会がなければならない。㊦判例は、そのための判断要素として、地理的近接を考慮したといえる。この立場は、㊦判例(Ⅲ 3 (1))にも踏襲された。そのことは、㊦判例が船長の係船不備をもって法人船主の *privity or knowledge* たりえないとした上で、「但し、Kinsman 社の本社 (head・quarter) がクレベランドではなく Shars 号の係船されたバッファロー市に置かれていたなら、Spencer Kellogg 判例により責任制限の申立が棄却されたであろう」と判示したことから明らかである。

㊦㊦判例ともに内水船の事案であった。それでは、航海船の場合に監督義務の理論は適用されないものであろうか。また、㊦㊦判例において考慮された地理的近接は、航海船の場合、いかに考慮されるのであろうか。

航海船に監督義務の理論を適用したのは、㊦判例および㊦判例である。㊦判例の場合、監督権を有する者が船体に亀裂を生じ易い北航路を避けてより温暖な航路をとるよう船長に指示を与えなかった点に監督義務の懈怠が認められた。しかも、本件における船舶は、修理の不適當と航路の状況との相関的判断により、発航時において既に不堪航であったとも考えられる。したがって、㊦判例は、堪航能力ある船舶を提供するという船主の基本的な義務に関し、監督権行使の機会が船主にあったことを当然の前提とするものであり、㊦㊦と異なって地理的近接を特に問題としてい

ないと言える。船舶の堪航能力に関する船主の監督義務に関し、②判例は、きわめて示唆に富んでいる。③における船舶は、無線方位測定器が使用できないために座礁した。無線方位測定器の使用不能は、船内に正確かつ最新の海図が備置かれず、方位指示盤も不正確であったためである。船主は、かかる制定法上の義務不履行(47 U.S.C. §351(a) ⁽¹⁶⁾)につき、抗弁として無線方位測定器の正規の検査を連邦通信委員会(F.C.C.)および定評ある会社に依頼していた旨主張した。これに対し、③判例は、次のように応えている。すなわち、「我々は、船主が制定法上の義務を(第三者に)全く完全に委譲できるとは考えない、たとえその相手方がF.C.C.であろうともそうである。……船主は慎重な検査をすることにより明らかにするべきものについて目を閉じることが許されないのである」⁽¹⁷⁾(傍点およびかっこ筆者)。船主は、堪航能力ある船舶を提供するために船主に課せられた義務を第三者に委譲することができる。しかし、かかる義務の委譲は、決して完全なものではない。なぜなら、船主は、第三者がかかる義務を十分に尽くすか否か監督しなければならないからである。換言すれば、第三者がかかる義務を十分に遂行しない場合、船主は依然としてその結果に責任を負わなければならない。⁽¹⁸⁾かくて、③判例は、III 3 (1)において既にみたように委譲できない義務の理論を否定しつつも、監督義務の理論に依拠することで法人船主の *privity or knowledge* を肯定したのである。しかし、③判例が展開した監督義務の理論は、Gilmore and Black の言う委譲できない義務、すなわち本来の意味における堪航能力担保義務について船主に厳格な監督義務を認めたため、結論的には委譲できない義務の理論とほとんど変らないものになっている。⁽¹⁹⁾したがって、④判例が採用した地理的近接という基準は、発航時における船舶の堪航能力の確保に関して、もはや意義を失ったといえる。

(1) 法人船主に課せられる義務は、事故を防止しうるに足る堪航能力の確保および維持に集約できる。これを、*Thede* にしたがってさらに具体的に類型化すると次のようになる。①適切な艤装の確保、②適切な艤装の維持、③船員の適切な雇入れ、④船舶に対する事故防止のための適切な指示である。*Thede, op. cit., p. 964.*

(2) *Gilmore and Black, op. cit., p. 864.*

(3) *Gilmore and Black, The Law of Admiralty, 1ed., 1957, p. 702; Thede, op. cit., p. 969.*

(4) *Thede, op. cit., pp. 968-969.*

(5) *Thede, ibid.* 原茂太「「堪航能力担保義務における「相当の注意(Due Diligence)」について」青山法学論集第二二巻第四号九〇頁。

(6) *Gilmore and Black, ibid.*

(7) *Gilmore and Black, ibid.*

(8) *Gilmore and Black, ibid.*

(9) 259 F. 2d 458, at 472, note, 2. しかし、本件判旨は、相当の注意義務と委譲できない義務との関係については特に言及していない。

(10) 414 F. 2d 724, at 735.

(11) *Thede, op. cit., p. 969.*

(12) 414 F. 2d 724, at 731.

(13) この理論の提唱者である *Gilmore and Black* は、その著書の第二版において、委譲できない義務の理論の典拠となるべき判例が初版においては不十分であったことを認めている。しかし、⑤判例は、あくまでも一応の決着でしかなく、その後 *Gilmore and Black* の委譲できない義務に依拠したと思われる判例がないわけではない。 *Cargill, Inc. v. S. S. Nasubu, 1976 A. M. C. 515.* 他方、ハーター法における相当の注意と船主責任制限法の *privity or knowledge* が同一視できなくなった判例は、 *Giboney v. Wright, 1975 A. M. C. 2071.* がある。

- (14) 285 U. S. 502, at 511-512.
- (15) 388 F. 2d 708, at 715.
- (16) 同条は、航海船の堪航能力を確保させるため、F. C. C. の証明を受けた、適切に調整された無線方位測定器を備えるべく船主に要求している。
- (17) 414 F. 2d 724, at 738-739.
- (18) Thede, op. cit., p. 971.
- (19) Gilmore and Black は、その初版において監督義務と委譲できない義務とを質の異なるものとして分析したことにつき、第二版においてそれが欠点であったと述べている。結局、⑦判例が採用した監督義務の理論も、Gilmore and Black が提唱した委譲できない義務の理論も、ともに同一の結論を導く点においては何ら変わるところがないのである。このことは、Gilmore and Black も認めている。Gilmore and Black, The Law of Admiralty, 2ed., 1975, pp. 886, 894; Thede, ibid.

IV 結 語

Gilmore and Black がいみじくも述べたように、*privacy or knowledge* は、裁判所が望むものを自由にそそぎこむことのできる空の容器である。⁽¹⁾ *privacy or knowledge* をめぐる運用傾向は、個人船主を典型とする伝統的解釈（本稿Ⅱ 1）を一方の極に、法人船主を典型とする現在の解釈（本稿Ⅲ 3）を他方の極に置いたとき、その振幅の大きさが如実に浮かびあがったと思われる。このような振幅の大きさは、本質的には船主責任制限法の制度根拠Ⅱ政策目的に対する価値判断の変化に根ざすと同時に、⁽²⁾ 現象的には次のことを示唆すると思われる。すなわち、上級者責任の原則（doctrine of respondent superior）の対極に位置するものとして、*privacy or knowledge* が船主自身のそ

れでなければならないという原則は、⁽⁵⁾すくなくとも法人船主に関するかぎりほとんど意味を失ったということである。⁽⁴⁾もともと、*privity or knowledge* があくまでも船主自身のものでなければならぬという原則は、法人船主の場合であっても依然として堅持されていると見ることも可能であろう。なぜなら、委譲できない義務の理論および監督義務の理論のいずれも、*privity or knowledge* を船主自身のものとして法的に構成するからである。しかし、そのような解釈が可能なのも *privity or knowledge* が伸縮自在の空の容器（empty containers）であることに負っているものであり、より端的には責任制限に否定的な現在の実務の価値判断が先行した結果であることに注意すべきである。したがって、*privity or knowledge* をめぐる現在の運用傾向は、法人船主の自己の範囲の拡張として顯出し、その限りにおいて *privity or knowledge* が船主自身のものでなければならぬという命題を変質させ、事実上なくすしにしているといえよう。⁽⁶⁾

最後に、アメリカ船主責任制限法における *privity or knowledge* の運用傾向から、日本の船主責任制限法三条一項但書要件の解釈上の示唆として次の点が指摘できるかと思われる。第一に、法人船主の自己の範囲は、船主責任制限法三条一項但書要件の中で独自に考える余地があり、必らずしも代表機関に限定する必要はない。⁽⁶⁾第二に、法人船主の「故意又は過失」の有無を判断するに際し、法人船主に課せられる義務とくに国際海上物品運送法五条の堪航能力担保義務と法人船主の「故意又は過失」との関連性を考慮することが必要である。もともと、船主の責任制限に對し否定的な価値判断に支えられた委譲できない義務の理論または監督義務の理論が、どこまで我國の解釈に援用できるかは、さらに検討すべき問題として残されている。⁽⁷⁾

- (1) *Gilmore and Black, op. cit., p. 877.*
- (2) 現在の実務の大勢がいかに船主責任制限法に対して否定的かは、*Maryland Casnatty Co. v. Cashing, 347 U.S. 409, 1954.* における *Black* 判事の有名な説示が典型的にこれを示している。すなわち、「船主責任制限法のかつての司法上の拡張は、今や不適当である。一八五一年の連邦議会が本法を可決するにいたった海運上の諸条件は、現在存在しない」。なお、重田・前掲一四七—一五〇頁。
- (3) *Gilmore and Black, op. cit., p. 879; Volk and Gobbs, op. cit., p. 954.*
- (4) *Volk and Gobbs, op. cit., pp. 962-963.* は、このことを示唆している。
- (5) そのような原因が *privity or knowledge* 要件をハーター法および海上物品運送法とバラレルに考えようとする学説・判例の傾向にあることは明白である。*Volk and Gobbs, ibid.* は、これを *privity or knowledge* をめぐる混乱の源に挙げている。
- (6) 代表機関に限定しない説として、田中誠二・海商法詳論追録五—六頁。時岡泰・谷川久・相良朋紀・逐条船主責任制限法油濁損害賠償保障法四七—八頁。なお、拙稿・前掲論文二四〇—二四一頁。
- (7) 原茂教授は、ハーター法および海上物品運送法と船主責任制限法との関連についてアメリカ法の運用傾向を正當なものとして肯定された後、「堪航能力の技術的性格から、他人を使用する場合が大部分であるが、その他の人の選択・監督に対する船主自身の不注意が船主自身の故意・過失として認定される場合が多くなるであらうことが是認」できるとされている。原茂・前掲一〇四—七頁、とくに一〇六頁。なお、志津田氏治「船舶不堪航と船主責任制限法」四七—八頁（堪航能力の諸問題所収）